Die rechtliche Natur der Reederei.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Juristischen Doktorwürde

der

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Schlesischen Friedrich-Wilhelms Universität

zu Breslau

vorgelegt von

Max Roth
Gerichtsreferendar in Halle a. S.

Halle a. S.
Buchdruckerei Hohmann
1920.

Gedruckt mit Genehmigung der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau.

Berichterstatter: Geheimer Justizrat Professor Dr. Rehme.

Meiner Mutter

und

dem Andenken meines Vaters!

Inhaltsverzeichnis.

Literaturverzeichnis.

Beseler: System des gemeinen deutschen Privatrechts. Abt. 1 und 2, 4. Aufl. 1885.

Braband: Die freiwillige Veräußerung deutscher Seeschiffe nach deutschem Seerecht. Diss. 1894.

Brodmann: Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches. 2. Aufl. 1906.

Bunsen: Die Parteien im Zivilprozesse. In Zeitschr. f. Ziv. Proz. Bd. 26.

Cosack: Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. 1903, 7. Aufl. 1910.

Dahn: Handelsrechtliche Vorträge. 1875.

Dernburg: Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens. Bd. II. Abt. 2, 3. Aufl. 1906.

Dernburg: Lehrbuch des Preußischen Privatrechts und der Privatrechtsnormen des Reichs. Bd. II, 5. Aufl. 1897.

Dernburg: Pandekten. Bd. II, 7. Aufl. 1903.

Ehrenberg: Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. 1880.

Eichhorn: Einleitung in das Deutsche Privatrecht mit Einschluß des Lehnsrechts. 1845.

Engelmann: Das deutsche Handels-, Wechsel- und Seerecht. 2. Aufl. 1908.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. Bd. 1, 9, 11, 13, 25, 40.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. Bd. 4, 5, 7, 8, 16, 22.

Gareis: Das deutsche Handelsrecht. Lehrbuch. 8. Aufl. 1909.
Gareis-Fuchsberger: Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch nebst den sich daranschließenden Reichsgesetzen. 1891.
Gerber: System des deutschen Privatrechts. Neubearbeitet von Cosack. 17. Aufl. 1895.
Gierke: Das deutsche Genossenschaftsrecht. Bd. I, 1868, Bd. II. 1873, Bd. III. 1881.
Gierke: Die Genossenschaftstheorie und die deutsche Rechtsprechung. 1887.
Gierke: Deutsches Privatrecht. Bd. I, 1895.
Goldschmidt: Besprechung in Zeitschr. für das gesamte Handelsrecht. Bd. 23.
Goldschmidt: Besprechung in Zeitschr. für das gesamte Handelsrecht. Bd. 36.
Goldschmidt: System des Handelsrechts im Grundriß. 4. Aufl. 1892.
Heise-Cropp: Juristische Abhandlungen. Bd. I, 1827.
Hillebrand: Lehrbuch des heutigen gemeinen deutschen Privatrechts mit Einschluß des Handels- und Lehnsrechts. 2. Aufl. 1865.
Jacobi: Die Haftung der Mitglieder aus dem Reedereiverhältnis. Diss 1902.
Joerges: Zur Lehre vom Miteigentum und der gesamten Hand nach deutschem Reichsrecht. Diss. 1900.
v. Kaltenborn: Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts. Bd. I, 1851.
Keyßner: Besprechung in Zeitschr. für das gesamte Handelsrecht. Bd. 43.
Knoke: Das Recht der Gesellschaft nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch. 1901.
Körner: Die Rechtsverhältnisse der Reederei. Diss., 1911.
Kohring: Die rechtliche Natur der Reederei unter Berücksichtigung der besonderen Bestimmungen der Mecklenburgischen Ausführungsverordnung zum Handelsgesetzbuche. Diss. 1909.

Lehmann: Altnordische und Hanseatische Handelsgesellschaften. In Zeitschr. für das gesamte Handelsrecht. Bd. 62.
Lehmann: Besprechung in Zeitschr. für das gesamte Handelsrecht. Bd. 62.
Lehmann: Die geschichtliche Entwicklung des Aktienrechts bis zum Code de commerce. 1895.
Lehmann: Das Recht der Aktiengesellschaften. Bd. I, 1898.
Lehmann: Lehrbuch des Handelsrechts. 2. Aufl. 1912.
Lehmann-Ring: Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Bd. I, 2. Aufl. 1914.
Lewis: Das deutsche Seerecht. Kommentar. Bd. I. 1. Aufl. 1877. 2. Aufl. 1888.
Lewis: In Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. 4, Abt. 1, 1884.
Lewis-Boyens: Das deutsche Seerecht. Auf Grund des Kommentars von Lewis bearbeitet von Boyens. Bd. I, 1897.
Lutz: Protokolle der Kommission zur Beratung eines Allgemeinen Handelsgesetzbuchs. Teil IV, 1860. Teil VIII, 1863.
Mackower: Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Bd. II, Buch 4, herausg. von Löwe. 12. Aufl. 1900.
Marx: Unternehmungsformen des deutschen Seerechts. Diss. 1910.
Matz: Die rechtliche Natur der Reederei. Diss. 1900.
Mittelstein: Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. 1889.
Mittermaier: Grundsätze des gemeinen deutschen Privatrechts. Bd. II, 1847.
Oldenburg: Die Reederei nach dem Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. Diss. 1904.
Pappenheim: Handbuch des Seerechts. Bd. II, 1906.
Planck: Lehrbuch des deutschen Zivilprozeßrechts. Bd. I, 1887.
Poehls: Darstellung des gemeinen deutschen und des hamburgischen Handelsrechts für Juristen und für Kaufleute. Bd. III, Teil 1, 1830.

Rehme: Besprechung in Zeitschr. für das gesamte Handelsrecht. Bd. 46.
Rehme: Geschichte des Handelsrechts. 1914.
Rehme: Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders. 1891.
Schaps: Das deutsche Seerecht. Kommentar zum 4. Buche des Handelsgesetzbuchs. 1906.
Schlotte: Die juristische Natur der Reederei. Diss. 1902.
Schröder: Ueber den Begriff des Reeders. In Zeitschr. für das gesamte Handelsrecht. Bd. 32.
Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte. Bd. 36.
Seuffert: Deutsches Konkursprozeßrecht. 1899.
Seuffert: Kommentar zur Zivilprozeßordnung. Bd. I. 11. Aufl. 1910.
Sonnenkalb: Die Geschichte und rechtliche Stellung des Korrespondentreeders. Diss. 1909.
Stobbe: Handbuch des deutschen Privatrechts. Bd. II, 2. Aufl. 1883.
Stobbe-Lehmann: Handbuch des deutschen Privatrechts, neu bearbeitet von Lehmann. Bd. II, 1. Halbband. 3. Aufl. 1896.
Wach: Handbuch des deutschen Zivilprozeßrechts. Bd. I, 1885.
Wagner: Beiträge zum Seerecht. 1880.
Wagner: Handbuch des Seerechts. Bd. I, 1884.
Walther: System des gemeinen deutschen Privatrechts. 1855.

Einleitung.

Die Bedeutung der Reederei.

Häufig reicht die Kraft eines Einzelnen nicht aus, um einen bestimmten Zweck zu erreichen, sondern es bedarf dazu der Vereinigung vieler Kräfte. In anderen Fällen läßt sich ein gemeinsamer Zweck durch vereinte Kräfte besser und leichter verwirklichen, als wenn ihn jeder Einzelne für sich verfolgen würde. Von jeher haben sich deshalb überall, wo ein größeres Vermögen die Grundlage einer dauernden Geschäftsführung oder einer Spekulation bildet, wo der Einzelne nicht mehr hinreichend leistungsfähig ist, schon vor der Zentralisation des Kapitals mehrere Personen vereinigt, um jenes Vermögen aufzubringen, um die Gefahren und Kosten der Unternehmung, damit aber auch den Gewinn zu teilen.[1]) Besonders hat sich im Seerecht infolge der großen Gefahren einer Seereise und der Schwierigkeiten, die aus einer solchen hinsichtlich der Aufsicht über das Schiff und der Einwirkung auf dasselbe für den Eigentümer erwachsen,[2]) die Zweckmäßigkeit herausgestellt, die Gefahren und Kosten von den Schultern eines Einzelnen auf die einer Personenmehrheit zu verteilen.[3]) Ganz den Eigentümlichkeiten des Seehandels angepaßt hat sich als besondere Rechtsform die Reederei[4]) entwickelt. Ihre rechtliche Regelung

---

1) Rehme: Haftung S. 7.

2) RG. Bd. 13 S. 72.

3) Lewis, in E. IV S. 52.

4) Das Wort „Reederei" stammt aus dem mittelhochdeutschen Wort „rede", „reide", auch nur „rey". Die streng hochdeutsche Form würde

hat schon frühzeitig in den Gesetzgebungen der verschiedenen Völker Beachtung gefunden. § 489 Abs. 1 des jetzt geltenden Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897[1]) gibt folgende Begriffsbestimmung: „Wird von mehreren Personen ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, so besteht eine Reederei."

Zwar genügt die Form der Reedereigemeinschaft wegen ihrer Eigentümlichkeiten den Ansprüchen des Seeverkehrs für den Großbetrieb der Neuzeit nicht mehr. Sehen wir doch unsere großen atlantischen Schiffahrtsunternehmungen der Gegenwart, z. B. den Norddeutschen Lloyd und die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft, in Händen von Aktiengesellschaften.[2]) Aber für den Klein- und Mittelbetrieb hat die alte und dem Seehandel ureigene Reederei ihre Bedeutung behalten.

Diese Bedeutung beruht einmal darauf, daß bei der Reedereigemeinschaft nicht nur die Gefahren und Kosten der Unternehmung, sondern damit auch der Gewinn geteilt und das Interesse an dem Gedeihen des gemeinschaftlichen Unternehmens gefördert wird.[3]) Ferner ist die Vereinigung sowohl Kapital- als Arbeitsgemeinschaft.[4]) Bei dem Bau des Schiffes erhalten die Beteiligten ihre Waren und Arbeiten in Schiffsparten bezahlt. Sodann ist sie insofern bedeutsam, als die Schiffsparten eine beliebte Kapitalsanlage bilden für das kleine und auch kleinste Kapital. Während die Aktien einer Aktiengesellschaft auf einen Betrag von mindestens 1000 M. und nur im Falle besonderer Umstände auf einen Betrag von mindestens 200 M. gestellt

---

„reite" sein als Ort, wo man Schiffe bereitet, ausrüstet. (J. und W. Grimm, Deutsches Wörterbuch S. 489.) Die historisch richtige Schreibweise ist daher „Reederei" ohne „h" gegenüber der oft gebrauchten Schreibweise „Rhederei" (ebenso Beseler S. 1190 Anm. 1, Gareis-Fuchsberger S. 901 Anm. 4).

[1]) Wo des weiteren auf §§ ohne weiteren Zusatz hingewiesen wird, ist das HGB. gemeint.

[2]) Dernburg: Bürgerl. Recht II, 2, S. 672; Cosack 6. Aufl. S. 549.

[3]) Bunsen, in Zeitschr. f. Ziv. Proz. Bd. 26 S. 245.

[4]) Lehmann, in Zeitschr. f. d. ges. H. R. Bd. 62 S. 293.

werden dürfen,[1]) finden sich Schiffparten von 150 M. und noch weniger. Ein vielfach willkommener Vorteil liegt dann weiter[2]) in der beliebig teilbaren Schiffspart gegenüber der Unteilbarkeit der Aktie.[3])

Somit entspricht die Reederei noch immer den Bedürfnissen des Seeverkehrs. Wegen ihrer eigentümlichen Gestaltung bildet besonders ihre rechtliche Natur für die Wissenschaft eine beachtenswerte Frage.

Erster Abschnitt.

Allgemeines über die Reedereinatur.

Treffend sagt Bunsen[4]) von der Reederei: „Kein Rechtsinstitut spottet mehr der juristischen Schulung wie dieses. Hervorgewachsen aus den Bedürfnissen und Gebräuchen des Seeverkehrs, hat es seine historischen Eigentümlichkeiten in strengem Kleben an hergebrachten Anschauungen bewahrt und bietet deshalb dem schematisierenden Bedürfnisse der Wissenschaft so viele Unebenheiten und Abweichungen, daß es sehr schwer wird, ein bestimmtes Rechtsprinzip in dieser Lehre zu Grunde zu legen.“ Die Zahl der Theorien über die rechtliche Natur der Reederei ist daher auch außerordentlich groß; es gibt fast kein Gebilde einer Personenvereinigung, unter das nicht versucht worden wäre, ihr eine Stellung zu verschaffen, wenn es irgend möglich war. Die verschiedenen aufgestellten Theorien wollen wir einmal unter dem zeitlich trennenden Gesichtspunkte der vor und nach Entstehung des Handelsgesetzbuches bestehenden

---

1) § 180.

2) Lewis I S. 61. Gemeint ist stets 2. Auflage, wenn nichts hinzugesetzt ist.

3) § 179.

4) Bunsen, in Zeitschr. f. Ziv. Proz. Bd. 26 S. 244.

darstellen und wollen dann die letzteren wiederum trennen, je nachdem sie der Reederei einen Gesellschaftscharakter beilegen oder nicht.

Zweiter Abschnitt.

Die vor Geltung des Handelsgesetzbuches bestehenden Theorien über die rechtliche Natur der Reederei.

Vor der Entstehung des alten Handelsgesetzbuchs, als es ein gesetzlich genau festgelegtes Recht für die Reederei noch nicht gab, wurde die Frage der juristischen Konstruktion der Reederei bereits behandelt. Die überwiegende Zahl der Schriftsteller neigte damals dahin, die Reederei als eine Aktiengesellschaft oder, wie es zu jener Zeit hieß, als ein Aktienverein oder als eine dieser ähnliche Genossenschaft zu bezeichnen.[1]) Wennschon die darauf folgende Regelung der Reederei im Handelsgesetzbuche eine derartige Aenderung geschaffen hat, daß diese Auffassung heute nicht mehr aufrecht erhalten werden kann, so wollen wir diese Ansicht und die Gründe, die dagegen sprechen, in unserer Abhandlung doch nicht unerwähnt lassen, zumal noch sehr viel später bei Gerber in der von Cosack bearbeiteten

---

[1]) Heise-Cropp S. 447: „Die Reederei als eine Art von Aktiengesellschaft“.

Poehls S. 113: „Sie stehen zu einander in einem Sozietätsverhältnis und zwar in dem einer partikulären Sozietät nach Art der Aktiengesellschaft“.

Mittermaier S. 758: „Daß . . . sich unter den Reedern . . . eine Aktiengesellschaft in der Art bildete, daß sie gleichsam gewisse Teile (Schiffsparten) machten, von welchen jeder Teilnehmer einige als seine Aktien übernahm“.

Auflage[1]) zwar nicht eine Uebereinstimmung, aber doch eine Annäherung dieser Gesellschaft an die Aktiengesellschaft behauptet wird.

Bedenkt man, daß es damals ein gesetzlich festgelegtes Recht hierüber noch nicht gab und nur die allgemeinen Grundsätze in den Lehrbüchern hervorgehoben wurden, so ist auffallend, wie wenig Raum bei diesen Schriftstellern die Darstellung und vor allem die Frage der juristischen Natur der Reederei einnimmt. Wir wollen nun nicht prüfen, ob die erwähnte Ansicht, die infolge der allgemein anerkannten Entwicklung der Aktiengesellschaften aus den ursprünglichen Formen der Reederei[2]) leicht entstehen konnte, damals richtig war, sondern nur, ob sie nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs noch Anspruch auf Geltung machen kann.

Die Aktiengesellschaft und die Reederei sind schon in ihrer äußeren Einrichtung zwei ganz verschiedene Personenvereinigungen. Die Reederei kennt keinen Vorstand und keinen Aufsichtsrat. Beide sind jedoch für eine Aktiengesellschaft wesentliche Erfordernisse. Die Reederei hat als solche keine Kaufmannseigenschaft, wie sie die Aktiengesellschaft als solche stets hat. Denn nicht die Reederei als solche kann die Kaufmannseigenschaft erwerben, sondern nur jeder Mitreeder, und zwar entweder, wenn die allgemeinen Vorschriften des § 1 vorliegen,

---

v. Kaltenborn; S. 116: „Die Mitreeder stehen miteinander in einer sog. partikulären Gemeinschaft (Sozietät), nämlich in Bezug auf das Schiff. Sie bilden eine Art Aktiengesellschaft“.

Walter, System S. 346: „Insoweit ist das Verhältnis einer Aktiengesellschaft gleich, wo die Schiffsparten den Aktien entsprechen“.

Hillebrand S. 574: „Die Mitreeder pflegen eine der Aktiengesellschaft und der Gewerkschaft verwande Genossenschaft zu bilden“.

[1]) Gerber S. 378 Anm. 2: „Diese Gesellschaft nähert sich der Aktiengesellschaft . . . Sie ist aber keineswegs den Aktiengesellschaften wirklich gleich“.

[2]) Lehmann: Geschichtl. Entwicklung S. 6, 28 ff., Recht d. Akt. Gesellschaften S. 28 ff., Lehrb S. 377 und in Zeitschr. f. d. ges. H. R. Bd. 63 S. 355; Rehme, Geschichte S. 219 und in Zeitschr. f. d. ges. H. R. Bd. 46 S. 339.

d. h. nach Ziff. 5 des § 1 ein gewerbsmäßiger Betrieb der Uebernahme der Beförderung von Gütern und Reisenden zur See oder Geschäfte der Schleppschiffahrtsunternehmer, oder in dem Falle des § 2, sofern das Unternehmen nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert und die in diesem Falle obliegende Pflicht der Eintragung ins Handelsregister erfüllt ist. Bei der Reederei gibt es sodann unter Umständen eine persönliche Haftung der Mitreeder, während bei der Aktiengesellschaft die Aktionäre mit Einlagen auf das in Aktien zerlegte Grundkapital der Gesellschaft beteiligt sind, ohne persönlich für deren Verbindlichkeit zu haften. Ferner wird die Aktiengesellschaft von der neueren Rechtsprechung und Literatur ohne weiteres als juristische Person anerkannt, während die Reederei eine juristische Person nicht ist, wie wir im folgenden Kapitel zu beweisen versuchen werden. Aus all diesen Unterscheidungen ergibt sich aufs Deutlichste, daß nach den jetzigen Bestimmungen die Reederei eine Aktiengesellschaft nicht sein kann. Auch für eine partikuläre Sozietät, also für eine Vereinigung ohne Rechtspersönlichkeit und deshalb für eine der Aktiengesellschaft verwandte Personenvereinigung, wie es mehrere damalige Schriftsteller behaupten[1]), kann man die Reederei nicht erklären wegen des unvereinbaren Widerspruchs mit § 210 Abs. 1, wonach die Aktiengesellschaft ein Verein mit Rechtspersönlichkeit ist.

Die vor Einführung des Handelsgesetzbuches aufgestellten Theorien stehen daher nicht mehr im Einklang mit diesem und kommen heutzutage nicht mehr in Frage.

---

[1]) Vergl. die oben S. 14 Anm. 1 angeführten Literaturstellen.

Dritter Abschnitt.

Die Konstruktion der Natur der Reederei als Rechtsgebilde ohne Gesellschaftscharakter.

1. Kapitel.

Die Reederei als juristische Person.

Von den nach der Entstehung des Handelsgesetzbuches aufgestellten Theorien wollen wir als erste die Theorie der Reederei als juristischer Person einer Darstellung und Kritik unterziehen. Lewis hat sich als einziger Vertreter seiner Ansicht in der 1. Auflage seines Kommentars[1]) für die juristische Persönlichkeit der Reederei erklärt. Obwohl er seine Ansicht nicht aufrecht erhalten und sie später wieder zurückgenommen hat[2]), so ist die Streitfrage doch damit nicht erledigt, sondern behält ihre Wichtigkeit und soll in unserer Abhandlung nicht beiseite gelassen werden.

Eine juristische Person oder Verbandspersönlichkeist ist, wie Gierke[3]), sagt, „die von der Rechtsordnung anerkannte Fähigkeit eines menschlichen Verbandes, als ein von der Summe der verbundenen Personen unterschiedenes einheitliches Ganze Subjekt von Rechten und Pflichten zu sein".

In vielen Beziehungen scheint nun in der Tat die Reederei mit der Verschiedenheit des Ganzen von der Summe der Personen übereinzustimmen. Im Gegensatz zu den Gesellschaften wird die Reederei durch die Gründe, welche die Auflösung einer Gesellschaft herbeiführen, insbesondere Tod eines Mitreeders oder Konkurseröffnung über sein Vermögen, nicht aufgelöst. § 505 Abs. 1 bestimmt: „Eine Aenderung in den Personen der Mitreeder ist ohne Einfluß auf den Fortbestand der Reederei." Stirbt ein Mitreeder, so tritt ohne weiteres der Erbe oder die Gesamtheit der Erben oder der Nachlaßpfleger bezw. Testaments-

---

1) Lewis I, 1. Aufl. S. 41 ff.

2) Lewis I, 2. Aufl. S. 63 und in E. IV S. 54.

3) Gierke: Privatr. I S. 469.

vollstrecker an seine Stelle. Im Falle des Konkurses wird er vertreten durch den Konkursverwalter. Aehnliche Fälle, die im Gesetz nicht besonders berührt sind, liegen vor, wenn ein Mitreeder vertreten wird wegen Verlustes seiner Verfügungsbefugnis oder eine Mitreederin im Falle ihrer Heirat, sofern sie dadurch die Verwaltung oder Verfügung über ihr Vermögen verliert. Ein Kündigungsrecht steht dem Mitreeder auch beim triftigsten Grunde nicht zu. Ferner ist die zwangsweise Ausschließung eines Mitgliedes unzulässig.[1]) Eine weitere Unabhängigkeit des einzelnen Mitreeders dem Ganzen gegenüber macht sich in der Beziehung bemerkbar, daß er berechtigt ist, seinen Anteil am Schiffsvermögen zu veräußern, ohne daß den übrigen Mitreedern auch nur ein Vorkaufsrecht zustände. Die Reederei hat sodann ebenfalls einen besonderen Gerichtsstand. Für alle Klagen gegen die Mitreeder als solche, gegen einen oder gegen einige Mitreeder gilt der besondere Gerichtsstand des Heimathafens.[2])

Lewis[3]) stützt seine Behauptung, die Reederei sei eine juristische Person, denn auch darauf, daß die Reederei von der Individualität ihrer Mitglieder unabhängig sei, daß sie selbständig klagen und verklagt werden könnte und daß die Mitreeder nur in Ausnahmefällen persönlich hafteten.

Daß trotzdem aber die Reederei nicht als juristische Person aufgefaßt werden kann, hat Lewis selbst später[4]) mit Recht damit nachgewiesen, daß die Mitreeder schon von den Gläubigern der Reederei für deren Schulden unmittelbar in Anspruch genommen werden können, ohne daß es einer vorherigen Ausklagung der Reederei bedarf, und daß die Gesellschaft nach außen sich keineswegs als Einheit präsentiert, indem sie nicht einmal einen Gewerbsnamen, eine Firma führt, unter der sie Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen, klagen und

---

1) § 505 Abs. 2 und 3.

2) § 508 in Verbindung mit § 480.

3) Lewis I, 1. Aufl. S. 41 ff.

4) Vergl. die auf S. 17 Anm. 2 angeführten Stellen.

verklagt werden könnte.[1]) Er berichtigt mit letzterem seine früher fälschlich entgegengesetzt angenommene Meinung.

Außerdem fehlt der Reederei aber auch ein notwendiges Vertretungsorgan, das die juristische Person kraft zwingender Vorschrift[2]) in dem Vorstande hat. Der Korrespondentreeder kann diese Stellung bei der Reederei nicht einnehmen. Dieser braucht nach dem Handelsgesetzbuche[3]) nicht unbedingt bestellt zu werden. Die Ursache seiner Bestellung ist vielmehr, eine einheitliche, stetig fortlaufende Verwaltung der Geschäfte zu ermöglichen, die der Reedereibetrieb mit sich bringt, und einen ständigen Vertreter der Reederei für alle die Fälle aufzustellen, in denen durch die in diesem Betriebe vorkommenden Ereignisse ein unmittelbares, in die Außenwelt eingreifendes Handeln erforderlich wird[4]) Er ist somit zwar ständiger Bevollmächtigter und Vertreter der Mitreeder für die Führung des Reedereibetriebes. Da aber seine Bestellung, wenn er nicht Mitreeder ist, des einstimmigen Beschlusses sämtlicher Mitreeder bedarf, und seine Befugnisse durch diese beliebig eingeschränkt oder erweitert werden können, ist er ein gewillkürter Stellvertreter der sämtlichen Mitreeder, kein Organ der Reederei. Durch die Mecklenburg-Schwerinsche Sonderbestimmung, nach der die Reederei einen Korrespondentreeder haben muß[5]), wird der Korrespondentreeder ebensowenig zum gesetzlichen Vertreter gleich dem Rechtsanwalte im Anwaltsprozesse[6]). Auch die Mehrheit der Mitreeder ist nicht in allen Fällen zur Vertretung der übrigen Mitreeder befugt. Sie kann die Minderheit nicht hindern, Ersatzansprüche geltend zu machen, die sich auf ein rechtswidriges Verhalten stützen, wenn sie dem Korrespondentreeder auch Ge-

---

[1]) Ebenso Lehmann: Lehrb. S. 368, Pappenheim S. 235 Anm. 1; Joerges S. 65 Anm. 191.

[2]) § 26 BGB.

[3]) Im Gegensatze zum preuß. Entwurf § 398 und der Mecklenburg-Schwerinschen Sonderbestimmung, die einen Zwang zur Bestellung vorsehen.

[4]) Sonnenkalb S 82.

[5]) Verordn. v. 28. Dez. 1863 betr. die Publikation des alten Handelsgesetzbuchs i. V. mit Art. 19 des E. G. zum H. G. B.

[6]) Bunsen, in Zeitschr. f. Ziv. Proz. Bd. 26 S. 249 Anm. 126.

nehmigung seiner Rechnung und Billigung seiner Verwaltung erteilt hat[1]).

Daß die Minderheit sich nicht nach dem Willen der Mehrheit zu richten braucht, zeigen ebenfalls das Recht des sogen. Abandon und das Setzungsrecht. Um diese Tatsache hervortreten zu lassen, wollen wir uns die genannten Sonderrechte der Reederei etwas näher vergegenwärtigen.

Der Abandon ist das Recht der unentgeltlichen Aufgabe der Schiffspart zur Befreiung von weiteren ungewollten Zubußen. Die Hamburger Konferenz[2]) hatte die Gewähr dieses Rechtes allgemein vorgesehen, da der Verkauf des Anteils keineswegs ein ausreichendes Mittel biete, um von der Sache loszukommen und zu neuen Einzahlungen nicht immer wieder gegen seinen Willen gezwungen zu werden. Das Handelsgesetzbuch hat sich jedoch auf drei Fälle beschränkt, über die ein Mehrheitsbeschluß ergangen sein muß, dem nicht sämtliche Mitreeder zugestimmt haben. Die drei Fälle sind nach § 501: eine neue Reise oder die Reparatur des Schiffes nach Beendigung einer Reise oder die Befriedigung eines Gläubigers, dem die Reederei nur mit Schiff und Fracht haftet. Auf die Fälle genauer einzugehen, überschreitet die Grenzen unserer Aufgabe. In den genannten drei Fällen kann jeder Mitreeder das Abandonrecht geltend machen, wenn er dem fraglichen Beschlusse nicht zugestimmt hat. Gleichgültig ist dabei, ob er überstimmt oder überhaupt nicht gehört ist, ob er sich der Stimme enthalten oder sogar seines Stimmrechts allgemein begeben hat.[3]) Die Absicht zu abandonnieren, muß er sämtlichen Mitreedern oder dem Korrespondentreeder,[4]) falls ein solcher bestellt ist,[5]) binnen drei Tagen erklären. Erfordernis ist, daß die Erklärung in der Form der gerichtlichen oder notariellen Kundgebung erfolgt. Der Ausdruck „kund-

---

[1]) § 499 Satz 2, Prot. VIII S. 3720.

[2]) Prot. IV. S. 1512.

[3]) Schaps § 501 Anm. 6.

[4]) Schlottes Auffassung (S. 24), daß eine Mitteilung an den Korrespondentreeder nicht genüge, ist unverständlich.

[5]) Vergl. S. 19.

geben", den das Gesetz in § 501 gebraucht, ist verschieden ausgelegt worden. Diese Streitfrage wollen wir aber beiseite lassen. Es genügt u. E., daß die Erklärung in einer solchen Art erfolgt ist, daß sie für den Erklärenden unwiderruflich ist. Dazu ist nach dem Gesetz ausreichend, daß sie zu gerichtlichem oder notariellem Protokoll erfolgt. Allerdings ist die Zustellung binnen der vorgeschriebenen Frist an sämtliche Mitreeder oder den Korrespondentreeder nötig, da eine derartige Erklärung erst durch die Zustellung als Kundgebung an diese Personen gelten kann. Denn bis dahin kann der Erklärende die Erklärung beliebig zu nichte machen. Die Frist von 3 Tagen läuft nach § 501 vom Tage des Beschlusses an oder, wenn der Abandonnierende bei der Beschlußfassung nicht anwesend und auch nicht vertreten war, von der Mitteilung des Beschlusses an ihn. Gleichgültig ist, ob zur Zeit der Mitteilung des Beschlusses die beschlossene Maßregel bereits zur Ausführung gebracht ist. Die rechtzeitig abgegebene Erklärung ist auf den Anfangspunkt der Ausführung zurückzubeziehen. Die Sache ist rechtlich so zu behandeln, als ob der Abandonnierende bei Beginn der Ausführung nicht mehr Mitreeder war.[1])

Die ordnungsmäßig geschehene Mitteilung der Partenaufgabe wirkt nur innerhalb der Reederei, dagegen nicht Dritten gegenüber. Diesen bleibt der abandonnierende Mitreeder aus allen bis zum Abandon erfolgten Handlungen der Reederei mit haftbar. Die Wirkungen für den Derelinquenten sind: der Verlust seines Miteigentums am Schiff und seiner Sozietätsrechte, die Befreiung von allen unpersönlichen Verbindlichkeiten und den für die Zukunft festgesetzten Einzahlungen. Unberührt bleiben dagegen die aus früheren Beschlüssen entstandenen persönlichen Verpflichtungen und die Berechtigung inbetreff des Gewinns aus solchen.[2]) Gewinn und Verlust der laufenden Reise treffen nach Verhältnis der Zeit der Aufgabe den Derelinquenten und die Gesamtheit der Mitreeder.[3]) Die auf-

[1]) ROHG. Bd. 22 S. 292; RG. Bd. 40 S. 4.

[2]) Prot. IV, S. 1511—1513, 1515.

[3]) Wagner: Beiträge S. 38.

gegebene Schiffspart fällt den Mitreedern ohne weiteres zu nach der Größe ihrer Schiffsparten[1]).

Ebenso erhellt die oben behauptete Tatsache, daß bei der Reederei die Minderheit sich nicht nach dem Willen der Mehrheit zu richten braucht, aus dem Setzungsrechte, das in Mecklenburg-Schwerin anstelle des Rechtes der Partenaufgabe gesetzlich festgelegt ist,[2]) und bei Aufnahme in den Reedereivertrag auch in dem übrigen Geltungsbereich des Handelsgesetzbuches gilt.[3]) Das Schiff „setzen“ heißt: „dasselbe zu einem bestimmten Geldpreise veranschlagen, zu welchem die Mehrheit der Reeder entweder das Schiff gegen Auszahlung der Anteile der Minderheit nach jenem Preise übernehmen, oder, wenn sie dies ablehnt, das Schiff der Minderheit der Reeder gegen Auszahlung ihrer Anteile nach jenem Preise überlassen muß.“[4]) Es ist ein Sonderrecht, das weit größeren Schutz gewährt vor Vergewaltigung als das Recht des Abandon.[5]) Voraussetzung ist, daß die Minderheit durch einen Beschluß der Mehrheit in den Reedereiangelegenheiten überstimmt ist. Jedes einzelne Mitglied der Minderheit kann setzen, sowohl die überstimmten als die ordnungswidrig übergangenen Mitreeder. Es geschieht in der formlosen Erklärung dem Korrespondentreeder gegenüber, dessen Bestellung in Mecklenburg-Schwerin, wie schon hervorgehoben, notwendig ist, innerhalb drei Tagen. Nach rechtzeitig erfolgter Setzung muß die Ausführung des Mehrheitsbeschlusses unterbleiben. Die Mehrheitsmitglieder haben sich innerhalb acht Tagen zu erklären. Die Wirkung des Setzungsverfahrens ist, daß jenachdem die Mehrheits- oder Minderheitsmitreeder ausscheiden. Eine Auflösung der Reederei erfolgt nur, wenn ein Mitreeder sämtliche Parten übernommen hat, also Alleinreeder geworden ist.

---

1) § 501 Abs. 3.

2) Verordn. v. 28. Dez. 1863 betr. die Publikation des alt. HGB. i. V. mit Art. 19 des EG. zum HGB.

3) Beseler S. 1192; Wagner: Beitr. S. 27; Prot. VIII S. 3724.

4) § 53 der Verordn. v. 28. Dez. 1863 betr. die Publikation des HGB.

5) ROHG. Bd. 5 S. 193.

Beide Sonderrechte sind wohlerworbene Rechte der einzelnen Mitreeder, deren Schmälerung oder Beseitigung der Beschlußfassung und Verfügung der Mehrheit entzogen und dem einstimmigen Beschlusse aller Mitreeder unterworfen ist, eine weitere Tatsache, die dem Grundsatze der Unabhängigkeit der Minderheit Rechnung trägt.

Während ferner zur Begründung einer juristischen Person eine Satzung gehört, ist zur Reederei ein Vertrag notwendig. Das Erfordernis eines Reedereivertrages ist zu schließen aus der Begriffsbestimmung des § 489, wonach die Verwendung des Schiffes für gemeinschaftliche Rechnung geschehen muß. Dies ist nur durch Vertragsschluß unter den Mitreedern möglich. Das Gesetz setzt daher einen Reedereivertrag voraus[1]). Allerdings ist eine bestimmte Form für den Vertrag nicht erforderlich, er kann schriftlich oder mündlich geschlossen werden. Es genügt, daß die Mitreeder wissentlich ein ihnen gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt verwenden, wenn z. B. mehrere Erben oder Vermächtnisnehmer eines Reeders das von diesem allein besessene Schiff fortan gemeinschaftlich für den Erwerb durch Seefahrt benutzen[2]), oder wenn ein Alleinreeder einen oder mehrere Anteile seines Schiffes veräußert[3]). Auf Grund bloßer rechtlicher Tatbestände dagegen, etwa einer Erbengemeinschaft, der ein ohne Wissen der Erben zum Seeerwerb verwendetes Schiff gehört, entsteht eine Reederei ebensowenig wie irgend eine andere Gesellschaft[4]). Dernburgs entgegenstehende Ansicht wollen wir in anderem Zusammenhange

---

[1]) Ebenso Schaps § 489 Anm. 6; Lehmann: Lehrb. S. 367; Cosack S. 709 (ohne besonderen Zusatz ist stets die 7. Aufl. gemeint); Lewis in E. IV S. 56; Wagner S. 190 (Wagners Ansicht, dies nicht aus dem Wortlaut des Gesetzes folgern zu können, scheint mir insofern unzutreffend. Wo auf Wagner ohne Zusatz hingewiesen wird, ist Wagners Handb. des Seerechts Bd. I gemeint.)

A. M. Dernburg, in Bürgerl. R. II, 2 S. 607 Anm. 3, S. 671 und in Preuß. Priv. R. II S. 646.

[2]) Lewis in E. IV S. 56.

[3]) Wagner S. 190; Schaps § 489 Anm. 9.

[4]) Schaps § 489 Anm. 6.

weiter unten[1]) widerlegen. Schon durch die freiwillige Bindung und Unterwerfung der Mitreeder unter die Bestimmungen der Reederei wird sie also begründet, wohingegen gerade die Natur der Körperschaften darin liegt, daß sie nicht auf vertragsmäßiger, sondern auf verfassungsmäßiger Grundlage ruhen[2]).

Besondere Vorschriften über die Berufung der Mitgliederversammlung und Beschlußfassung in dieser gibt es bei der Reederei auch nicht, es fehlt mithin „durchaus an einer durchgebildeten Gliederung und Verfassung, durch welche die Reederei als ein lebendiger Einheitsorganismus über die Summe der Einzelnen wirksam zu werden vermöchte[3]).“

Aus alledem geht klar hervor, daß die Reederei keine juristische Person ist. Die Theorie der Reederei als einer juristischen Person ist in der heutigen Literatur auch nirgends mehr vertreten[4]).

2. Kapitel.

Die Reederei als relative juristische Person.

Die Tatsache, daß bei der Reederei eine Reihe von Rechtssätzen die Anwendbarkeit des Begriffs der juristischen Person nahelegen, veranlaßt Gareis und Fuchsberger,[5]) die von ihnen vertretene Theorie der relativen juristischen Persönlichkeit auch auf die Reederei anzuwenden.

Diesen Begriff hat zuerst Dahn aufgestellt und in die Wissenschaft eingeführt gelegentlich der Behandlung der offenen Handelsgesellschaft in seinen handelsrechtlichen Vorträgen.[6])

---

[1]) S. 31 ff.

[2]) Gierke: Genossenschaftstheorte S. 131.

[3]) Gierke: Genossenschaftsrecht I S. 967.

[4]) Gegen diese Theorie erklären sich auch: Lehmann Lehrb. S. 366, Schaps § 489 Anm. 26, Joerges S. 28, Gareis-Fuchsberger S. 909, Lewis-Boyens I S. 240, Goldschmidt in Ztschr. f. d. ges. H. R. Bd. 23 S. 352, Wagner S. 190, Gierke: Genossenschaftsrecht III S. 821, Genoss. Th. S. 53, 359 Anm. 3, Stobbe-Lehmann S. 305, ROHG. Bd. 8 S. 342.

[5]) Gareis-Fuchsberger S. 210 ff., Gareis S. 129 ff.

[6]) Dahn S. 76.

Der Ausgangspunkt dieser Lehre war die verschiedentlich festere Fügung der offenen Handelsgesellschaft gegenüber der Sozietät. Die Frage, ob die offene Handelsgesellschaft eine juristische Person schlechthin sei, hat er nicht bejaht, wohl aber sieht er sie mit zwei Beschränkungen wie eine juristische Person an, nämlich nur in einer Richtung und nur unter einer Voraussetzung. Diese Richtung ist ihr Verhältnis nach außen, Dritten gegenüber und diese Voraussetzung: „wenn und soweit die Firma standhält." [1]) Daß die offene Handelsgesellschaft als eine Einheit nach außen zu betrachten sei, erhellt nach Dahn schlagend aus dem Vorhandensein einer Gesellschaftsfirma, über die § 124 Abs. 1 bestimmt: „Die offene Handelsgesellschaft kann unter ihrer Firma Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen, Eigentum und andere dingliche Rechte an Grundstücken erwerben, vor Gericht klagen und verklagt werden."

Insofern, daß die offene Handelsgesellschaft sich im Auftreten nach außen in vielfacher Beziehung als eine Einheit zeigt, kann man beipflichten, doch steht hiermit nicht der § 128 im Einklang. Dort heißt es: „Die Gesellschafter haften für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft den Gläubigern als Gesamtschuldner persönlich. Eine entgegenstehende Vereinbarung ist Dritten gegenüber unwirksam". Die Haftung der Gesellschaft ist somit eine solidare, unbeschränkte und, wie in Theorie und Praxis allgemein anerkannt ist, eine primäre. Der Gläubiger hat es daher völlig in seiner Wahl, zuerst die Firma und dann die einzelnen Gesellschafter, oder gleichzeitig Firma und Gesellschafter, oder gar nur die Gesellschafter oder einen derselben zu belangen. Dahn dagegen verlangt, der Gläubiger müsse, bevor er die Glieder in Anspruch nimmt, von der Person Befriedigung suchen, mit welcher er kontrahiert habe. Sein Kontrahent sei aber die Gesellschaft. Den Widerspruch mit § 128 sucht er damit zu umgehen, daß er behauptet, die Erlangung der Befriedigung sei nicht etwa eine Zwangsvollstreckung oder Ausklagung, sondern nur ein Ersuchen an die

---

[1]) Dahn S. 76.

Gesellschaft, die um Zahlung angegangen wird. Leistet die Gesellschaft nicht Folge, dann könne der Gläubiger auf die einzelnen Mitglieder greifen. Dies steht aber im Widerspruch mit dem Gesetz.

Der Charakterisierung des „Nichtstandhaltens der Firma" [1]) fehlt weiterhin u. E. jede Klarheit. Dahn führt aus, es falle mit der versagten Honorierung der Firma, mit dem ersten Nichtstandhalten derselben, die Voraussetzung der Annahme der relativen juristischen Person, und die Gläubiger griffen nun durch die durchsichtige Verhüllung der Gesellschaftsfirma auf die hinter der Firma stehenden Glieder. Die Relativität dieser juristischen Person erscheine einmal darin, daß ihre Haftung nur eine primäre und das Nichtstandhalten derselben ihre Negation sei. Daraus folgt doch aber, daß die Gesellschaft juristische Person ist, wenn sie der Zahlung Folge leistet, andernfalls wenn die einzelnen Gesellschafter es tun, aber aufhöre, als juristische Person zu bestehen. Eine klare Begriffsbestimmung kann u. E. somit aus den Dahnschen Ausführungen nicht entnommen werden.

Um uns ein klareres Bild des Begriffes machen zu können, wollen wir die Ansicht von Gareis-Fuchsberger [2]) untersuchen, die abweichend von Dahn zu dem Begriffe gelangen. Sie gehen erst, ebenso wie Dahn, von dem Sozietätsgedanken aus. In der Konstituierung des Sozietätsverhältnisses sei nicht blos ein Vertrag, sondern eine Vereinbarung, nämlich eine zur Verschmelzung verschiedener inhaltlich gleicher Willen führende Willenseinigung zu erblicken. Das Sozietätsverhältnis steige daher aus eigener Kraft zur relativen juristischen Person empor. Diese Person entstehe unmittelbar aus dem Privatwillen der zusammengehenden Privatpersonen, und es bedürfe zu ihrem Wirksamwerden nicht einmal stets einer Eintragung, ja nicht einmal einer formellen Vereinbarung, sondern nur der Willenseinigung der Gesellschafter.

---

[1]) Dahn S. 81.

[2]) Gareis-Fuchsberger S. 210/11.

In ähnlicher, aber wieder abweichender Weise vertritt Gareis[1]) in seinem Handelsrecht die Theorie der relativen juristischen Person. Er behauptet, das relativ solle bedeuten: in gewissen Beziehungen, z. B. wo die Gesamtheit der Gesellschafter als Eigentümer des Gesellschaftsvermögens bezeichnet wird. Das gesetzliche Charakteristikum für die Gesamtheit sei aber die Firma. Durch die Relativität werde man auf die Weite oder Enge der Anwendung des Firmenbegriffs direkt hingewiesen. Die Unterscheidung der Gesellschaft nach außen und nach innen führt er zur Begründung nicht an.

Schon die Uneinigkeit, die zwischen den Anhängern dieser Theorie herrscht, hat einen Mangel an Klarheit der Theorie zur Folge. Nicht allein aus diesem Grunde scheint uns diese Charakterisierung in sich unklar, sondern auch deshalb, weil ein obligatorisches Rechtsverhältnis, wie die Gesellschaft ist, nicht einmal nach außen Rechtssubjekt sein kann, dann aber wiederum nach innen nicht.[2])

Selbst unter der Voraussetzung, daß der Begriff der relativen juristischen Person von uns anerkannt würde, könnten wir doch die Reederei nicht unter eine solche rechnen, wie es Gareis und Fuchsberger[3]) tun. Als Gründe werden von ihnen für das Auftreten der Reederei als Einheit in einigen Beziehungen die Tatsache angeführt, daß im Handelsgesetzbuche mehrfach von Rechten und Pflichten der Reederei gesprochen wird, und nicht, wie man erwarten sollte, nur von Rechten und Pflichten der Mitreeder. Doch ist hiermit unsere Ansicht nach nur eine zusammenfassende Bezeichnung für die Summe der Mitreeder gegeben.[4]) Wenn auch außer dem Gesetz ebenso der

---

[1]) Gareis S. 131.

[2]) Ebenso Schaps § 489 Anm. 26; Goldschmidt: System S. 131 und in Ztschr. f. d. ges. H. R. Bd. 36 S. 310.

A. M. Lehmann-Ring S. 333, der dieser Theorie nur keine praktische Bedeutung beimißt.

[3]) Gareis-Fuchsberger S. 910, 911.

[4]) Ebenso Schaps § 489 Anm. 12; Wagner S. 188, 195, 215; Lewis in E. IV S. 55. A. M. Cosack S. 711; Lewis-Boyens I S. 241; Gierke:

Verkehrsgebrauch die Vermutung nahegelegt, daß die Reederei ein eigenes Vermögen besitze, so spricht für unsere Auffassung einmal der Wortlaut des § 494 Abs. 2: „Ist die Reederei . . . verpflichtet, so haften die Mitreeder . . .“ Das Gesetz gebraucht die zusammenfassende Bezeichnung nur der Kürze halber. Insoweit unpersönliche Haftung in Frage kommt, besteht auch nach außen kein Sondergut, Schiffsvermögen und solidarische Haftung, denn dies läßt sich aus dem Wesen der Reederei überhaupt nicht erklären, sondern liegt in der unpersönlichen Haftung begründet. Auch § 502 steht dem nicht entgegen, da er nur das innere Verhältnis der Mitreeder regelt, umsomehr als er nach § 490 der Parteivereinbarung unterliegt. Ferner läßt sich auch § 763 dagegen nicht einwenden. Es heißt dort: „Gehört das Schiff einer Reederei, so haften das Schiff und die Fracht den Schiffsgläubigern in gleicher Weise, als wenn das Schiff nur einem Reeder gehörte.“ Daraus zu entnehmen, daß die Reederei ein Sondergut in Gestalt des Schiffsvermögens besitze, dürfte nicht richtig sein, da diese Besonderheit nicht auf dem Wesen der Reederei, sondern auf dem der unpersönlichen Haftung beruht. Der leitende Gedanke des § 763 ist, den Gläubiger des Schiffsvermögens nicht schlechter zu stellen, ob dieses nun einem Einzelreeder oder einer Mehrheit von Reedern gehört.

Die Theorie der relativen juristischen Person scheitert bei der Reederei aber schon an ihren eigenen Grundbedingungen, die nach obigen Ausführungen in der Einheit nach außen und dem Handeln unter einer Firma liegen. Denn die Reederei besitzt keine Firma. Es ist zwar üblich, daß die Reederei sich nach dem Namen ihres Schiffes benennt, z. B. Reederei des Schoners „Gefion“.[1]) Das ist wohl ein Name, aber keine Firma im Sinne des Gesetzes. Wenn nach § 494 durch ein Rechtsgeschäft, das der Korrespondentreeder als solcher innerhalb seiner Befugnisse schließt, die Reederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet wird, sofern das Geschäft

Gen. Theor. S. 363; Joerges S. 64 ff.; Lehmann: Lehrb. S. 370; Diss. von Kohring S. 54; Jacobi S. 35.

[1]) Cosack S. 709.

ohne Nennung der einzelnen Mitreeder geschlossen ist, so sind hiermit, um es nochmals hervorzuheben, nur die einzelnen Mitreeder betroffen, eine Firma führt die Reederei deswegen nicht.[1]) Auch für die Einheit nach außen ist kein Anhaltspunkt im Gesetz zu finden. Der Korrespondentreeder, der nach außen hervortritt, ist, wie wir oben bei Erörterung der Frage der Reederei als juristischer Person sahen,[2]) ein gewillkürter Stellvertreter der sämtlichen Mitreeder, kein Organ der Reederei. Ein Reedereivermögen tritt ferner nach außen nicht hervor, wie wir eben nachgewiesen haben.

Auch unter diesen Begriff der relativen juristischen Person läßt sich also die Reederei nicht bringen. Gareis und Fuchsberger[3]) scheinen selbst das Bedenkliche ihrer Auffassung empfunden zu haben, wenn sie bezüglich der Anwendung der relativen juristischen Person sagen, daß „diese Bezeichnung hier an der äußersten Grenze ihrer Anwendbarkeit überhaupt stehe“.

3. Kapitel.

Die Reederei als nicht rechtsfähiger Verein.

Eine weitere Auffassung geht dahin, in der Reederei einen nicht rechtsfähigen Verein zu erblicken.[4]) Im Gegensatz zu den bisher erörterten Theorien können die nicht rechtsfähigen Vereine gerade wegen der ihnen fehlenden Rechtsfähigkeit nicht als Rechtssubjekte angesehen werden, vielmehr sind sie nur Rechtsverhältnisse. Das Bürgerliche Gesetzbuch bestimmt in § 54, daß auf sie die Vorschriften über die Gesellschaft Anwendung finden sollen. Besondere Vorschriften sind für sie § 54 Satz 2 BGB. betreffs der Haftung, ferner § 50 Abs. 2 ZPO., wonach die nicht rechtsfähigen Vereine passive Parteifähigkeit besitzen, § 735 ZPO., der zur Zwangsvollstreckung in das Vereins-

[1]) Vergl. S. 18.
[2]) S 19.
[3]) Gareis-Fuchsberger. S. 911.
[4]) Joerges S. 66 ff.

vermögen ein gegen den Verein ergangenes Urteil für genügend erklärt, und § 213 KO., der ein Konkursverfahren über sein Vermögen zuläßt. Im übrigen gelten aber bis auf den Unterschied der mangelnden Rechtssubjektivität sämtliche Merkmale der rechtsfähigen Vereine auch auf die rechtsunfähigen, also die korporative Verfassung, die Unabhängigkeit vom Wechsel der Mitglieder, der selbständige Name und das Vorhandensein eines Organs nach außen.

Daß diese sämtlichen Wesensmerkmale auch bei der Reederei vorliegen, behauptet Joerges.[1]) Das ist aber zu bestreiten, denn eine korporative Verfassung, ein Organ nach außen und ein juristisch bedeutsamer Name fehlen ihr vollkommen, wie wir bereits bei der Behandlung der Reederei als juristischer Person gesehen haben.[2]) Das einzig Uebereinstimmende ist die Unabhängigkeit vom Wechsel der Mitglieder.[3]) Besonders widerlegt sich die Ansicht von Joerges noch dadurch, daß nach § 54 Satz 2 BGB. der für den Verein Handelnde persönlich verpflichtet wird, wenn er im Namen des Vereins ein Rechtsgeschäft vorgenommen hat, während nach § 494 HGB. die Reederei durch ein Rechtsgeschäft, das der Korrespondentreeder innerhalb seiner Befugnisse schließt, auch dann verpflichtet wird, wenn das Geschäft die Nennung der einzelnen Mitreeder nicht einmal enthalten hat. Wenn der Korrespondentreeder nicht Mitreeder ist, würde er also überhaupt nicht haften.

Es ergibt sich daher, daß auch diese Auffassung in sich zusammenfällt. Mit Recht sagt Dernburg,[4]) daß der Reederei zur Konstruktion als nicht rechtsfähigem Verein so ziemlich alles fehle.

---

[1]) Joerges S. 67.

[2]) S. 18 ff.

[3]) Vergl. S. 17.

[4]) Dernburg: Bürgerl. R. II, 2 S. 672 Anm. 8.

4. Kapitel.

Die Reederei als bloßes Miteigentum.

Nach der von Dernburg[1]) vertretenen Ansicht ist die Reederei nicht eine Gesellschaft, sondern ein Miteigentum, und zwar am gesamten Reedereivermögen. Nach ihm entsteht das Rechtsverhältnis auch ohne Vertrag, lediglich mit der Tatsache des Miteigentums mehrerer am Seeschiffe und der Verwendung durch die Seefahrt, z. B. auch wenn dies durch Erbgang geschieht. Die Bestimmungen der §§ 491 ff. finden nach ihm ohne weiteres Anwendung, selbst wenn die Absicht der Parteien entgegenstehen würde.

Dagegen ist aber erstmalig mit Goldschmidt[2]) zu bemerken, daß die Begriffe Gesellschaft und Miteigentum keine Gegensätze sind. Will man Dernburg folgen, so müssen ferner die wesentlichen Merkmale der Gemeinschaft nach §§ 741 ff. BGB. mit der Reederei übereinstimmen. Bei der Gemeinschaft nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch hat der Einzelne am gemeinsamen Gegenstande einen genau bestimmten ideellen Anteil und ist der Einzelwille grundsätzlich durch das Gemeinschaftsverhältnis keineswegs gebunden. Duraus ergeben sich aber folgende Unterschiede gegenüber den Bestimmungen über die Reederei, daß einmal der Einzelne nach § 747 BGB. über seinen Anteil ohne Einschränkung frei verfügen kann, während bei der Reederei eine Beschränkung in der Veräußerung der Schiffspart an Ausländer nach § 503 Abs. 2 besteht. Danach ist in dem Falle, wenn das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verlieren würde, die Zustimmung aller Mitreeder notwendig. Weiter besteht bei der Gemeinschaft des Bürgerlichen Gesetzbuchs gemeinschaftliche Verwaltuung und gemeinschaftliche Verfügung über den gemeinschaftlichen Gegenstand im Ganzen nach §§ 744 Abs. 1 und 747 Satz 2 BGB., ein Mehrheitsbeschluß nur in dem einen Ausnahmefall des § 745 Abs. 1 BGB., so daß im allgemeinen ein Einzelner mit seinem Widerspruch hindernd

[1]) Dernburg: Bürgerl. R. II, 2 S. 671, Priv. R. II S. 646.

[2]) Goldschmidt, in Ztschr. f. d. ges. H. R. Bd. 36 S. 313.

sein kann, wohingegen bei der Reederei grundsätzlich die Mehrheit der Stimmen entscheidend ist gemäß § 491 Abs. 1. Endlich kann der Einzelne jederzeit, womöglich auch nur bei Vorhandensein eines wichtigen Grundes nach § 749 Abs. 1 und 2 BGB. aufkündigen, hingegen nach § 505 Abs. 3 HGB. bei der Reederei niemals. Man sieht mithin, daß die Reederei und die Gemeinschaft des Bürgerlichen Gesetzbuchs auf ganz entgegengesetzten Grundsätzen aufgebaut sind und eine gemeinschaftliche Beurteilung schon deshalb unmöglich ist.

Außerdem scheitert aber Dernburgs Auffassung an dem Umstande, daß die Errichtung der Reederei durch Vertrag im Gesetz vorgeschrieben ist, wollte man auch das Miteigentumsverhältnis nur so verstehen, daß die Teilnehmer nicht in einem Sozietätsverhältnis zu stehen brauchen. Daraus, daß § 489 eine Verwendung für gemeinschaftliche Rechnung erfordert, ergibt sich, wie bereits oben ausgeführt,[1]) daß eine dahingehende Uebereinkunft der Miteigentümer, also ein Reedereivertrag vorausgesetzt ist. Auf Grund bloßer rechtlicher Tatbestände, wie etwa Erbgang, entsteht somit noch kein Reedereiverhältnis, vielmehr regeln sich dann die gegenseitigen Rechtsbeziehungen und die persönliche Haftung der Teilnehmer nach Zivilrecht. Wenn mehrere Miterben von selbst Mitreeder würden, könnten sie zugleich doch nicht Mitreeder und Miterben sein, da die Rechtssätze über die Mitreeder und Miterben grundverschieden sind. Denn der Miterbe hat nach § 2042 Abs. 2 BGB. wie bei der bürgerlichrechtlichen Gemeinschaft ein Recht auf Aufkündigung, das dem Mitreeder ausdrücklich versagt ist, wie wir schon mehrfach betont haben. Wie läßt sich ferner die Solidarhaftung der Erben nach § 2058 BGB. für die gemeinschaftlichen Nachlaßverbindlichkeiten mit § 507 HGB. vereinigen und das Vorkaufsrecht der Miterben nach § 2034 BGB. mit den Bestimmungen über die Veräußerung der Schiffspart?

Das Ergebnis ist, daß für das Miteigentum und die Reederei ganz verschiedene gesetzliche Bestimmungen maßgebend

---

[1]) Vergl. S. 23.

sind und Dernburgs Ansicht nicht haltbar ist.[1]) Dernburg hat denn auch seinen Standpunkt in seinem Bürgerlichen Recht[2]) etwas abgeschwächt, indem er sagt, daß allerdings das Eigentumsverhältnis nicht allein maßgebend sei, vielmehr Einrichtungen und Rechtssätze der Sozietät hinzuträten.

Vierter Abschnitt.

Die Konstruktion der Reederei als Gesellschaft.

1. Kapitel.

Die Reederei als römisch-rechtliche Sozietät.

Abgesehen von der vor dem Inkrafttreten des alten Handelsgesetzbuchs vertretenen Auffassung der Reederei als Aktiengesellschaft oder einer Abart der Aktiengesellschaft haben die bisher behandelten Ansichten das Gemeinsame, daß sie die rechtliche Natur der Reederei nicht von der Seite eines Gesellschaftsverhältnisses aus bestimmen wollen. Wir kommen nunmehr zu den Theorien, die ein Gesellschaftsverhältnis zu Grunde legen. Als erste soll die auf der römisch-rechtlichen Sozietät, dann die auf der deutsch-rechtlichen Gemeinschaft zur gesamten Hand und als dritte die auf keiner bestimmten Gesellschaftsform, sondern ganz allgemein auf einem Gesellschaftsverhältnis eigener Art beruhende Theorie dargestellt und einer Kritik unterzogen werden.

---

[1]) Ebenso Schaps § 489 Anm. 6 und 27; Lewis-Boyens I, S. 241; Lewis in E. IV S. 56; Wagner S. 190; Jorges S. 50 Anm. 155.

[2]) Dernburg: Bürgerl. R. II 2, S. 671.

Die Gesellschaft des römischen Rechtes, die societas, ist ein lediglich obligatorisches Rechtsverhältnis unter den Gesellschaftern. Diese verpflichten sich durch Vertrag auf gegenseitige Leistungen zur Erreichung eines gemeinsamen Zweckes. Der Zweck kann sehr mannigfaltig sein, er kann in der Begründung einer Vermögensgemeinschaft bestehen, oder diese kann lediglich das Mittel zur Erreichung eines außerhalb liegenden Zweckes, namentlich des Handelsbetriebes, sein[1]). Eingegangen wird die Sozietät durch Abschluß eines Gesellschaftsvertrages. Der Inhalt dieses Vertrages ist die Absicht, als Genossen zusammenzuwirken, und die Einigkeit über Ziel und Mittel. Er kann formlos, auch stillschweigend geschlossen sein. Darin stimmt die Reederei überein. Auch sie kommt auf Grund eines Vertrages zustande, der ebenfalls formlos oder gar stillschweigend geschlossen sein kann. Der gemeinsame Zweck ist in dem Vermögenserwerb durch die Seefahrt, den der gesetzliche Begriff des § 489 enthält, gleichfalls vorhanden. Die Höhe der Beiträge ist genau bestimmt durch die Zahl und Größe der Schiffsparten, nach denen sich die Höhe der beizutragenden Kosten und Ersatzleistungen bei Verlusten richtet. Für die Leistung von Diensten ist hier wie dort der Vertrag bestimmend. Ebenso muß man wohl die Absicht, als Genossen zusammen zu wirken, auch für die Reederei bei Abschluß des Vertrages zuerkennen.

Trotzdem bestehen zwischen der römischen Sozietät und der Reedereigemeinschaft ganz wesentliche Unterschiede. Der bezeichnendste Zug im Wesen der römisch-rechtlichen Sozietät ist die lose Bindung der Gesellschafter zu einander. Die Sozietät beruht ausschließlich auf individualistischer Grundlage. Daraus ergibt sich, daß sie nicht unabhängig sein kann vom Wechsel ihrer Mitglieder. Regelmäßig wird der Tod oder Konkurs eines Gesellschafters die Auflösung der Sozität zur Folge haben. Auch hat jeder Gesellschafter in der Sozietät das Recht, durch einseitige Aufkündigung das Vertragsverhältnis zu lösen.[2])

---

[1]) Knoke S. 2.

[2]) Dernburg: Pandekten II S. 351.

Hingegen ist bei der Reederei ein Wechsel in den Personen der Mitreeder völlig belanglos. Stirbt ein Mitreeder, so tritt sein Erbe in seinen Anteil am Schiffsvermögen und ebenso als Mitreeder in die Reederei ein. Der Konkurs berührt den Bestand der Reederei nicht, eine Aufkündigung von Seiten eines Mitreeders ist unstatthaft.

Zwar kann bei der Reederei wie bei der Sozietät jeder über seinen ideellen Anteil am Gemeinschaftsvermögen verfügen, es besteht aber doch auch hier ein Unterschied. Bei der Reederei kann, wie schon oben bei der Behandlung der Reedereinatur als bloßes Miteigentum erwähnt wurde, die Veräußerung einer Schiffspart an einen Ausländer nur mit Zustimmung aller Mitreeder erfolgen in dem Falle des § 503 Abs. 2, nämlich wenn das Schiff das Recht verlieren würde, die Reichsflagge zu führen. Das ist jedoch ein Punkt, der sich mit dem Wesen der societas nicht vereinigen ließe. Der römische Personenbegriff erfordert ferner stets eine vollkommene Selbständigkeit des Einzelwillens. Daher ist bei der Sozietät jede Mehrheit eine Summe für sich stehender Individuen[1]). Es muß zu allen Rechtshandlungen, welche die Gesellschafter als solche berühren, Einstimmigkeit herrschen, während bei der Reederei regelmäßig eine Stimmenmehrheit oder noch deutlicher gar ein Mehrheitsreeder — d. i. ein Mitreeder, dem mehr als die Hälfte der Parten gehört — genügt, um die dagegen Stimmenden in gewissen Beziehungen zu binden oder rechtlich zu verpflichten. Auch stehen das Abandon- und das Setzungsrecht, die oben[2]) dargelegten Sonderrechte der Reederei nicht im Einklang mit dem Gebilde der Sozietät. Ein weiterer Beweis für die Unrichtigkeit der Annahme, die Reederei sei eine römisch-rechtliche Sozietät, ist dann noch[3]) die mit der societas unvereinbare rein dingliche Haftung mit dem Schiffe, wie sie bei der Reederei in Frage kommt. Eine rein dingliche Haftung mit Schiff und Fracht gilt für die Reederei in gleicher

1) Gierke: Genossenschaftsrecht II S. 928.

2) S. 20 ff.

3) Ebenso Gareis-Fuchsberger S. 909; Wagner S. 190.

Weise wie für den Einzelreeder. Eine Angabe der einzelnen Fälle wird der Anschaulichkeit wegen am Platze sein, jedoch verbietet der Rahmen unserer Aufgabe ein näheres Eingehen auf diese Frage.

Es sind folgende Fälle:

a) Für die auf ein solches Rechtsgeschäft gegründeten Ansprüche, welche „der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat" (§ 486 Abs. 1 Ziff. 1).

b) „Wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Reeder abgeschlossenen Vertrags gegründet wird, sofern die Ausführung des Vertrags zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht" (§ 486 Abs. 1 Ziffer. 2).

Diese Vorschrift findet in beiden Fällen jedoch „keine Anwendung, wenn den Reeder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft oder wenn er die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat"(§ 486 Abs. 2).

c) „Wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird" (§ 486 Abs. 1 Ziff. 3).

d) Wenn „der Schiffer ohne besonderen Auftrag für Rechnung des Reeders aus eigenen Mitteln Vorschüsse geleistet oder sich persönlich verpflichtet hat" (§ 532).

e) Zur Entrichtung des Beitrags an der Haverei (§ 726).

f) Für die Bergungs- und Hilfskosten (§ 753).

g) Für die Bodmereischulden (§ 679).

h) Für die Erfüllung der nach § 632 Abs. 1 dem Schiffer obliegenden Pflichten (§ 632 Abs. 3).

Die Annahme der Reederei als römisch-rechtlicher Sozietät ist besonders vertreten worden von Eichhorn und in Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.[1] Man kann auch die

[1] ROHG. Bd. 4 S. 84, Bd. 7 S. 147, Bd. 8 S. 342, Bd. 16 S. 382; Eichhorn S. 922.

angeführten Schriftsteller Poehls und Kaltenborn[1]) hierher rechnen, weil sie in der Reederei eine Sozietät nach Art der Aktiengesellschaft erblicken. Das Reichsoberhandelsgericht[2]) sagt: „Die Mitreeder sind Miteigentümer des Schiffes nach Verhältnis ihrer Parten und stehen, soweit sie sich zum Erwerbe durch die Seefahrt auf gemeinschaftliche Rechnung durch Vertrag vereinigt haben, in einem Sozietätsverhältnisse, welches den gemeinsamen Betrieb einzelner Handelsgeschäfte zum Gegenstande hat“. Jedoch fehlt hier, wie auch in den anderen angeführten Entscheidungen, jede Begründung. Danach liegt aber die Frage nahe, ob nicht die Reederei als Gelegenheitsgesellschaft im Sinne der Artikel 266 ff. des alten Handelsgesetzbuchs aufgefaßt werden kann, d. h. als Gesellschaft, die sich auf Ausübung eines oder einzelner Handelsgeschäfte, nicht eines Handelsgewerbes erstreckt. Doch ist eine Unterordnung hierunter auch nicht möglich.

Die Begriffsbestimmung des § 489 verlangt für die Reederei, daß die Verwendung des Schiffes dem Erwerbe durch die Seefahrt zu dienen hat. Es muß also die Absicht vorliegen, sich dadurch einen Vermögensvorteil zu verschaffen, ohne daß es dabei auf die Erfüllung des Zweckes ankommt. In der Wissenschaft sind hierüber zwei Ansichten vertreten. Die eine erfordert Erwerbsabsicht und stützt sich dabei auf den Wortlaut des Gesetzes — „zum Erwerbe durch die Seefahrt“ —, die andere verlangt eine Gewerbemäßigkeit des Betriebes, d. h. Benutzung des Schiffes zur Seefahrt in der Absicht, sich eine dauernde Einnahmequelle dadurch zu verschaffen. U. E. ist die erste Auffassung, den Begriff in dem weiteren Sinne aufzufassen, die richtigere.[3]) Es ist unserer Ansicht nach nicht begründet, in § 489 eine unklare Ausdrucksweise des Gesetzes, das sonst zwischen Erwerb und Gewerbemäßigkeit unterscheidet, anzunehmen.

---

[1]) Vgl. S. 14 Anm. 1.

[2]) ROHG. Bd. 16 S. 382.

[3]) Derselben Ansicht: Wagner S. 151; Schaps § 484 Anm. 2; Cosack S. 127; a. M.: Schröder, in Ztschr. f. d. ges. HR. Bd. 32 S. 81 und die Diss. von Schlotte S. 9, 49; Marx S. 5.

Doch möchte ich nicht verheimlichen, daß dieser Frage nur sehr geringe praktische Bedeutung beizumessen ist, da wohl kaum ein Schiff gebaut wird, um nur ein einziges Mal zur Seefahrt verwendet zu werden. Wenn schon daher nach unserer Auffassung eine einmalige Verwendung des Schiffes durch Seefahrt als Reederei zu bezeichnen wäre, und dann, falls der Erwerb auf Handelsgeschäfte ginge, eine Gelegenheitsgesellschaft wohl vorliegen würde, so ist diese ganze Frage doch durch das neue Handelsgesetzbuch, das die Gelegenheitsgesellschaft gar nicht berücksichtigt, vollkommen belanglos geworden.

Daß die Reederei sich auch unter die sonstigen handelsrechtlichen Gesellschaften nicht einreihen läßt, geht aus der ausdrücklichen Gegenüberstellung der Reederei mit den Handelsgesellschaften in § 489 Abs 2 hervor, der lautet: „Der Fall, wenn das Schiff einer Handelsgesellschaft gehört, wird durch die Vorschriften über die Reederei nicht berührt". Mit diesem Vorbehalt schließt das Gesetz den Fall von vornherein aus, wenn auch in populärem Sinne der Ausdruck Reederei hierfür vielfach gebraucht wird.[1])

2. Kapitel.

Die Reederei als Gemeinschaft zur gesamten Hand.

Im Gegensatz zum römischen Recht, wo in den Sozietätsverhältnissen die Anteilsphären völlig von einander getrennt sind, kennt das deutsche Recht Gemeinschaften, bei denen keiner über seinen Anteil für sich allein verfügen kann, sondern zu jeder Verfügung alle zusammen wirken müssen. Dies Verhältnis wird in sehr bezeichnender Weise dadurch symbolisch dargestellt, daß die gemeinsam Berechtigten ihre Hände in einander verschlingen und so „coniuncta manu" über den gemeinschaftlichen

[1]) Schaps § 489 Anm. 1 unten. In diesem untechnischen Sinne wendet selbst das hamburgische Gesetz betr. die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen und gerichtliche Verkäufe vom 14. Juli 1879 in § 42 das Wort „Reederei" an.

Gegenstand verfügen. Von diesem Symbol aus wird der zu Grunde liegende Rechtsgedanke als Prinzip der gesamten Hand bezeichnet.[1]) Sie hat im deutschen Recht eine außerordentliche Bedeutung gewonnen und im Bürgerlichen Gesetzbuche bei der Gesellschaft, den Gütergemeinschaften und der Erbengemeinschaft wie im Handelsgesetzbuche bei der offenen Handelsgesellschaft und der Kommanditgesellschaft Aufnahme gefunden.

Zuerst hat Beseler[2]) den Begriff der Gesamthand in die deutsche Rechtswissenschaft eingeführt, und zwar unter dem Namen der materiellen Rechtsgemeinschaft. Weitere Verfechter dieser Theorie sind namentlich Gierke, Stobbe, Heusler, Sohm. Doch würde man irren, wenn man annähme, daß die Theorie scharf abgegrenzt und einheitlich geschlossen vertreten wäre. Schon der Begriff der Gesamthand ist im einzelnen außerordentlich bestritten.

Beseler[3]) sagt, eine materielle Rechtsgemeinschaft hebe für bestimmte Beziehungen die Grenzen ihrer Persönlichkeit auf und erweitere dieselbe gleichmäßig über die mehreren gemeinsam gewordene Rechtssphäre, ohne daß jedoch ein neues selbständiges Rechtssubjekt in der Vereinigung begründet wird. Davon unterscheidet er[3]) aber deutschrechtliche Vereine, die im allgemeinen dem römischen Sozietätsbegriffe entsprächen, bei denen sich jedoch eine entschiedene Hinneigung zur Korporation nicht verkennen lasse. Hieraus läßt sich aber u. E. eine begriffliche Abgrenzung der Gemeinschaft zur gesamten Hand mit voller Deutlichkeit und Schärfe nicht entnehmen. Bildet doch nach Beseler selbst[4]) das Gesamteigentum in seinen verschiedenen Formen „keinen einheitlichen Rechtsbegriff, der sich für die juristische Deduktion besonders fruchtbar erwiese“.

Aehnlich verhält es sich mit der Begriffsbestimmung, die Gierke derart gibt[5]), daß die Gemeinschaft zur gesamten Hand

---

[1]) Knoke S. 4.
[2]) Beseler S. 275.
[3]) Beseler S. 276.
[4]) Beseler S. 325.
[5]) Gierke: Privatr. I S. 663.

ein Gemeinschaftsverhältnis ist, „dessen Trägerin eine genossenschaftlich verbundene Personenmehrheit ist“, oder an anderer Stelle[1]), daß das Wesen der gesamten Hand „in dem allgemeinen Gedanken der vermögensrechtlichen Wirksamkeit einer personenrechtlichen Gemeinschaft“ beruhe, oder wiederum[2]), es handele sich bei ihr „um den Einfluß einer Verbundenheit der Subjekte auf eine unter ihnen bestehende Vermögensgemeinschaft“. Gierke selbst gibt die Unbestimmtheit des Begriffs zu, indem er erklärt[3]), sie sei „ein überaus dehnbares Rechtsprinzip, das der ungleichartigsten Verwendung und der ungleichmäßigsten Durchführung fähig“ sei, und könne sich schließlich, „bald einer Körperschaft, bald einer rein individualistischen Gemeinschaft auf das Aeußerste annähern.“ Es empfängt eben jede Rechtsgemeinschaft zur gesamten Hand im einzelnen ihre charakteristischen Züge in erster Linie durch die besondere Beschaffenheit der zwischen ihren Subjekten bestehenden personenrechtlichen Gemeinschaft, wie Gierke selbst ausführt.[4]) Sie ist daher eine sehr allgemeine Konstruktionsform. Zur rechtlichen Charakterisierung der eigentümlichen Form der Reederei scheint uns dieser mannigfaltige Begriff nicht hinreichend bestimmt[5]).

Verschiedentlich[6]) sind aus der Begriffsbestimmung Gierkes als Wesensmerkmale der Gesamthand entnommen worden: die persönliche Verbundenheit mehrerer einerseits und das Bestehen eines besonderen dem Gesellschaftszwecke gewidmeten Vermögens andererseits. Folgen wir deren Betrachtungen, so ergibt sich, daß wir mit ihnen die Reederei als Gesamthand doch nicht ansprechen können, da wir das zur Gemeinschaft der gesamten Hand unbedingt erforderliche Schiffsvermögen als Gemeinschaftsobjekt nicht anzuerkennen vermögen. Ein

---

[1]) Gierke: Genossenschaftstheorie S. 353.

[2]) Gierke: Genossenschaftstheorie S. 343.

[3]) Gierke: Privatr. I S. 669; ebenso Genossenschaftstheorie S. 342 ff. und Genossenschaftsr. II S. 944 ff.

[4]) Gierke: Genossenschaftstheorie S. 356.

[5]) Ebenso Schaps § 489 Anm. 28; Goldschmidt: System S. 131.

[6]) Kohring S. 29; Jacobi S. 33.

Schiffsvermögen als rechtliches Sondergut gibt es, wie wir bei Ablehnung der Reederei als relativer juristischer Person schon dargelegt haben,[1]) bei der Reederei nicht. Wenn es auch aus dem übrigen Vermögen der Mitreeder hervortritt, so kommt es doch niemals als besonderes, der Reederei eigentümliches Sondergebilde in Betracht, sondern bleibt immer die Summe der den Mitreedern daran zustehenden Anteile.

Für die Ablehnung der Reederei als Gesamthand spricht noch als weiterer Grund das festbestimmte Miteigentum nach ideellen Quoten, wie es zu den Begriffsmerkmalen der Reederei gehört. Gemäß §§ 491, 500, 506 und 507 kann bei der Reederei nur ein Miteigentum mit zahlenmäßig feststehenden Anteilen, nicht ein solches ohne bestimmte Quoten in Frage kommen. Nach Gierke[2]) sind die Personen im Bereiche der gesamten Hand nicht für sich, sondern in ihrer Verbundenheit insgesamt oder kollektiv berechtigt oder verpflichtet. Er verneint daher eine Zerlegung in Anteile und eine solidarische Berechtigung oder Verpflichtung auf das Ganze, läßt aber diese Personeneinheit nur im Bereiche der gesamten Hand gelten, nicht für die verbundenen Personen innerhalb des Gemeinschaftsverhältnisses. Weiter führt Gierke[3]) aus, daß die gesonderten Anteile bei manchen Gemeinschaften überhaupt nur eine Anwartschaft für den Fall der Auflösung begründen und daher während des Bestehens der Gemeinschaft schlummern, daß sie dagegen bei anderen Gemeinschaften auch während des Bestehens der Gemeinschaft wirksam sind und das Teilnahmeverhältnis an der Beherrschung und dem Genuß des gemeinschaftlichen Objektes und an den gemeinsamen Lasten und Pflichten, wie durchweg bei der Reederei, bestimmen. Darin hat Gierke Recht, daß mit der Reederei nur ein während ihres Bestehens wirksames Miteigentum vereinbar ist; kommt es doch besonders zu scharfer Ausprägung in der freien Veräußerlichkeit der

---

[1]) Vgl. S. 28 ff.

[2]) Gierke: Privatr. I S. 676.

[3]) Gierke: Privatr. I S. 678; ebenso Genossenschaftstheorie S. 345 Anm. 2; Genossenschaftsrecht II S. 947, 948.

Schiffspart, bei der nicht einmal den Mitreedern ein Vorkaufsrecht zusteht. Gerber[1]) hält nicht mit Unrecht bei der Gesamthand für wesentlich, daß jedem Miteigentümer zwar eine Quote gehören kann, er aber Verfügungen über diese Quote rechtlich nicht allein, sondern nur mit allen Miteigentümern gemeinsam treffen kann. Dagegen wollen Stobbe[2]) und das Reichsgericht[2]) überhaupt gar keine Einteilung nach Quoten gelten lassen. Diese letztere Ansicht scheint uns jedoch zu weit zu gehen. Es ist wohl anzunehmen, daß eine Teilung nach Quoten schon während des Bestehens der Gemeinschaft stattfindet.

Wenn wir auch diese letzte Frage, die mehr theoretisch als praktisch von Bedeutung ist,[3]) nicht als ausschlaggebenden Beweis erachten, so begründet unsere ablehnende Stellung hinsichtlich des Vorhandenseins eines Reedereivermögens doch eine derartige Verschiedenheit der Reederei und der Gemeinschaft zur gesamten Hand, daß die Unmöglichkeit der Unterordnung der Reedereigemeinschaft unter den Begriff der Gemeinschaft zur gesamten Hand erhellt.[4]) Gierkes eigene Worte sagen,[5]) daß das Prinzip der Gesamthand „eine eigenartige Ausprägung in der seerechtlichen Gesellschaftsform der Reederei empfangen hat.“ Demnach ist auch er sich bewußt, daß das Prinzip hier nur eine übertragene, unvollkommene Anwendung finden könnte.

3. Kapitel.

Die Reederei als Gesellschaft eigener Art.

Alle Versuche, die Reederei unter eine bestimmte Form einer Personenvereinigung unterzuordnen, sie als eine Aktien-

[1]) Gerber S. 130.

[2]) Stobbe II, 2. Aufl. S. 81 (anders aber in der von Lehmann bearbeiteten 3. Aufl. Stobbe-Lehmann S. 314); RG. Bd. 9 S. 144; Bd. 25 S. 256.

[3]) Lehmann-Ring S. 335.

[4]) Als Gemeinschaft zur gesamten Hand bestimmen die Reederei außer Gierke (Gen. Theor. S. 345 Anm. 2, 359 Anm. 3, Gen. R. I

gesellschaft oder eine Abart der Aktiengesellschaft, als juristische Person oder relative juristische Person, als nicht rechtsfähigen Verein oder reines Miteigentumsverhältnis, als römisch-rechtliche Sozietät oder Gemeinschaft zur gesamten Hand aufzufassen, haben wir als unzutreffend abgelehnt. Bei der Darstellung und Kritik der einzelnen aufgestellten Theorien fanden wir wohl stets in mancher Beziehung Uebereinstimmungen mit der Reedereigemeinschaft, aber doch fehlten immer einzelne so wesentliche Merkmale, daß uns eine Unterordnung unter den Begriff nicht möglich erschien. Es ist u. E. nun nicht angebracht und ohne Wert, eine solche Unterordnung vorzunehmen, um für einzelne Besonderheiten eine Begründung zu haben, während wir dadurch auf neue Widersprüche stoßen würden, die wir als Ausnahmen gelten lassen müßten. Die mannigfachen Versuche, die Reederei in ein Rechtssystem hineinzuzwängen, haben den Vorteil, daß die Besonderheiten der Reederei nach allen Seiten hin klargelegt sind, zugleich aber bringt die Unzulänglichkeit eines jeden einzelnen Konstruktionsversuches, der Umstand, daß in jedem Richtiges und Unrichtiges vermengt erscheint, zu dem Ergebnis, daß die Reederei wegen ihrer Zwitternatur und ihrer Sonderstellung im Gesellschaftsrechte als eine Gesellschaft eigener Art zu bezeichnen ist.

Sie ist ein Rechtsverhältnis, das von zwei Grundgedanken zugleich beherrscht wird, die beide durch einander bedingt und von einander beeinflußt sind, nämlich von dem Gesellschaftsverhältnisse und dem Miteigentumsverhältnisse. Welcher der beiden Grundgedanken überwiegt, läßt sich nicht sagen, sie sind derart verflochten, daß man ebenso von einem mit einem Gesellschaftsverhältnis verknüpften Miteigentum wie von einer durch Miteigentum bedingten Gesellschaft besonderer Art reden könnte.

S. 967, II S. 947 Anm. 23, Priv. R. I S. 671) und Beseler (S. 1191) noch: Gerber S. 130; Cosack S. 711; Seuffert: Konkursprozeßr. S 72; Lewis-Boyens I S. 241; Bunsen, in Ztschr. f. Ziv. Proz. Bd. 26 S. 235, 247; Diss. von Kohring S. 43; Jacobi S. 43.

5) Gierke; Privatr. I S. 671.

Die Reederei bildet eine Gesellschaft. Ohne Vertrag kann keine Reederei entstehen. Dieser begründet zwischen den durch die Interessengemeinschaft verbundenen Mitreedern obligationenrechtliche Beziehungen, die ihrer eigenen Sicherheit dienen. Der Zweck des Gesellschaftsverhältnisses ist der Erwerb durch die Seefahrt, der aber, wie ausgeführt ist,[1]) u. E. für den Begriff der Reederei nicht Gewerbemäßigkeit des Betriebes erfordert. Die Bezeichnung „Gewerbsgesellschaft", wie sie Goldschmidt[2]) und ihm folgend Schaps[2]) gebrauchen, können wir daher nicht als zutreffend erachten.

Im übrigen stimmen wir aber mit ihnen überein. Die Gesellschaft zeichnet sich durch mancherlei Besonderheiten aus. Das Miteigentumsverhältnis steht im Mittelpunkte der Gesellschaft und tritt gegenüber dem persönlichen Elemente derartig herrschend in den Vordergrund, daß die Rechte der Mitgliedschaft überhaupt von ihm abhängig sind. Die Mitgliedschaft ist geknüpft an das Eigentum von Schiffsparten. Wer eine Schiffspart erwirbt, wird Mitreeder. Ohne Miteigentum gibt es keine Mitgliedschaft. Ferner ist eigentümlich die um jenen dinglichen Mittelpunkt notwendig bestehende Personenverbindung, die zwar vorwiegend Gesellschaftscharakter hat, aber in einzelnen Punkten mit einer gewissen Geschlossenheit ausgestattet ist. Wie mehrfach erwähnt, ist die Aenderung in den Personen der Mitreeder, Tod, Konkurs, Unfähigkeit zur Vermögensverwaltung eines dieser für den Fortbestand der Reederei bedeutungslos. Aufkündigung seitens eines Mitreeders und Ausschließung eines solchen finden nicht statt. In den Angelegenheiten der Reederei entscheidet der Mehrheitswille

---

[1]) S. 37.

[2]) Goldschmidt, in Ztschr. f. d. ges. H. R. Bd. 23 S. 352; Schaps § 489 Anm. 29.

Als Gesellschaft eigener Art bezeichnen sie noch: Lewis in E. IV S. 54; Wagner S. 190 Anm. 4; Ehrenberg S. 170; Goldschmidt: Syst. S. 133; Gareis-Fuchsberger S. 910; Engelmann S. 60; Braband S. 15, 16; Schlotte S. 52; Marx S. 12, 13; Körner S. 136; Oldenburg S. 68.

Als Erwerbsgesellschaft eigener Art: Lehmann: Lehrb. S. 366, 367 Anm 1; Mackower § 489 Anm. 1; RG Bd. 11, S. 195; Matz S. 62.

mit Ausnahme der wichtigsten Beschlüsse, die Einstimmigkeit erfordern. In ihren Beschlüssen kann die Reederei somit als Einheit auftreten, sie führt aber keine Firma und besitzt nach außen kein Gesellschaftsvermögen. Es zeigt sich also eine Einheit nur nach innen, aber nicht nach außen. Diese Ansicht können u. E. auch Kohring und Jacobi[1]) in ihren Dissertationen damit nicht widerlegen, daß sie sagen, diese Lösung sei wenig befriedigend in ihren praktischen Ergebnissen, da der Ausgangspunkt, das Vorliegen eines Gesellschaftsverhältnisses, viel zu allgemein und unbestimmt sei, es müsse daher die Reederei unter eine bestimmte Gesellschaftsform gebracht werden. Wir können in dieser Folgerung nicht eine Begründung für die Notwendigkeit der Unterordnung der Reederei unter eine bestimmte Form von Personenvereinigung erkennen. Vielmehr gibt die nachgewiesene Unzulänglichkeit eines jeden Konstruktionsversuches den besten Beweis für das Zutreffende unserer Behauptung, daß die Reederei sich nicht in das System einer bestimmten Gesellschaftsform einfügen läßt, sondern eine Gesellschaft eigener Art ist.

Nach alledem ist die rechtliche Natur der Reederei am besten gekennzeichnet, wenn wir sagen: Die Reederei ist eine Erwerbsgesellschaft eigener Art.

Fünfter Abschnitt.

Die Wirkungen der Auffassung als Erwerbsgesellschaft eigener Art auf die Rechtsverhältnisse der Reederei.

In der bisherigen Darstellung sind von uns die Rechtsverhältnisse der Reederei in verschiedenen Punkten zur Klarlegung

[1]) Kohring S. 25; Jacobi S. 19.

ihrer rechtlichen Natur herangezogen worden. Sehen wir nun von diesen Begründungen ab, und betrachten wir die rechtliche Natur der Reederei als Erwerbsgesellschaft eigener Art für gegeben oder durch die übrigen angeführten oder überhaupt andere Gründe für erwiesen, so würden sich die dargelegten Punkte der Rechtsverhältnisse umgekehrt als Wirkungen und Folgen unserer Stellungnahme ergeben. Aus der Auffassung der Reederei als Erwerbsgesellschaft besonderer Art würde dann unmittelbar folgen, daß zum Begriffe der Reederei nur Erwerbsabsicht, nicht Gewerbemäßigkeit erforderlich ist und daß zu ihrem Bestehen ein Reedereivertrag vorausgesetzt ist. Ferner ergäbe sich zwar nicht unmittelbar aus der Darstellung als Gesellschaft besonderer Art, aber doch aus der ablehnenden Stellung gegenüber der Charakterisierung als Gemeinschaft zur gesamten Hand, daß ein Gesellschaftsvermögen als rechtliches Sondergut nach außen mit der Reederei unvereinbar ist, und aus der Abweisung der Reederei als juristischer oder relativer juristischer Person, daß die Reederei keine Firma besitzt.

Außerdem folgt aber aus der von uns besonders betonten vorherrschenden Stellung des Miteigentumsverhältnisses in der Reederei, daß eine solche weder unter Nichteigentümern oder unter Eigentümern und Nichteigentümern noch unter dinglich oder gar obligatorisch berechtigten Personen bestehen kann, sondern nur unter Eigentümern. Damit treten wir den von Cosack vertretenen Ansichten entgegen, der in der früheren Auflage seines Handelsrechts[1]) das Wort „zustehen" in dem Reedereibegriffe des § 489 so auslegt, daß einmal nicht nur Eigentum, sondern auch ein dingliches Recht, z. B. Nießbrauch, in Frage käme. Jedoch begründet er seine Behauptung nicht und läßt in der neueren 7. Auflage[2]) diesen Punkt ganz unerwähnt. Ein Anhänger seiner Auffassung hat sich auch nicht gefunden. Weiter hält es Cosack[2]) wegen des Ausdrucks „zustehen" für zweifelhaft, ob auch mehrere Ausrüster, die ein

[1]) Cosack 6. Aufl. S. 549.
[2]) Cosack 7. Aufl. S. 709.

ihnen nicht gehöriges Schiff gemeinsam zur Seefahrt gebrauchen, eine Reederei bilden. Doch auch diese Annahme ist mit der auf dem Miteigentum beruhenden Gesellschaft, wie wir sie dargetan haben, unvereinbar. Seine Begründung, die er hierfür in der 6. Auflage seines Handelsrechts[1]) gibt, ist nicht einmal zutreffend. Er führt den § 510 an, der lautet:

„Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird im Verhältnisse zu Dritten als der Reeder angesehen.
Der Eigentümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, es sei denn, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht im guten Glauben war."

Dies ist aber nur eine Sonderbestimmung, und zwar dient sie zur Abstellung der sich aus dem Reederbegriffe des § 484 ergebenden Dritten schädlichen Folgerungen. In § 484 heißt es: „Reeder ist der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes". Danach ist der Reederbegriff von dem Eigentume eines zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes abhängig. Wenn nun der Eigentümer nicht selbst das Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendet, sondern das Schiff einer anderen dinglich oder obligatorisch berechtigten Person oder einem Nichteigentümer zu diesem Zwecke dient, ist rechtlich ein Reeder nicht vorhanden. Dem Nachteil, der hieraus für den gutgläubigen Schiffsgläubiger entstehen würde, tritt eben § 510 entgegen. Ein Dritter braucht nicht erst schwierige Erkundungen einzuziehen, ob er mit dem Eigentümer oder mit dem Ausrüster kontrahiert, der Ausrüster wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen. Aber auch nur wegen der Ansprüche aus der Verwendung gilt er als Reeder. Daraus ergibt sich, daß die von Cosack angeführte Begründung nicht stichhaltig ist.

---

[1]) Cosack 6. Aufl. S. 549 Anm. 10.

Infolge der hervortretenden Grundlage des Miteigentums, des Umstandes, daß die Mitreedereigenschaft an den Erwerb der Miteigentumsquote geknüpft ist, gehen ferner von selbst alle zum Eigentumsanteil gehörenden Rechte und Verbindlichkeiten mit dem Uebergange des Eigentums auf den Erwerber über. Er erwirbt ohne weiteres das Recht der Teilnahme an der Beschlußfassung der Reederei, die Teilnahme am Gewinn und Verlust, das Recht auf Beaufsichtigung des Korrespondentreeders, das Abandonrecht des § 501, die Zubußepflicht, die nicht persönlichen Verpflichtungen gegen Dritte.

Auch steht die Frage der Partei- und Konkursfähigkeit der Reederei im Zusammenhange mit unserer Ausführung, daß die rechtliche Natur der Reederei kein nicht rechtsfähiger Verein sein kann. Wenn Joerges annimmt, die Reederei sei ein nicht rechtsfähiger Verein,[1]) so muß er zu dem Ergebnis kommen, die Reederei ist gleich dem nicht rechtsfähigen Vereine passiv parteifähig und konkursfähig. Dagegen ist die Folge unserer Stellung, daß die Reederei nicht vermögensfähig und infolgedessen nicht parteifähig ist. Sie hat kein nach außen wirksames eigenes Vermögen, berechtigt und verpflichtet werden stets die Mitreeder; sie kann daher weder klagen, noch verklagt werden, sie hat keine zivilrechtliche[2]) oder materielle[3]) Parteifähigkeit. Aber auch die prozeßrechtliche[2]) oder formelle[3]) Parteifähigkeit fehlt ihr,[4]) d. h. die Eigenschaft, im eigenen Namen klagen oder verklagt werden zu können, wobei dann die unter dem Namen begriffenen Vereins- oder Gesellschaftsmitglieder berechtigt oder verpflichtet werden. Ohne die materielle Parteifähigkeit hat beispielsweise laut gesetzlicher Bestimmung in § 124 die offene Handelsgesellschaft das Recht, unter der Firma klagen oder verklagt zu werden. Ein solches gesetzliches Klagerecht fehlt aber der Reederei. Das Vorliegen einer Firma im Rechts-

---

[1]) Vgl. S. 29 ff.

[2]) Planck I S. 210.

[3]) Wach I S. 518 ff.

[4]) Ebenso: Schaps § 489 Anm. 13; Goldschmidt, in Ztschr. f. d. ges. H. R. Bd. 23 S 352; Mittelstein S. 192.

sinne haben wir der Reederei auch abgesprochen.[1]) Es kann die Reederei als solche in ihrer von uns hervorgehobenen besonderen Natur nach außen überhaupt nicht hervortreten, wenn sie auch einen einheitlichen Namen führt. Daß bei einer Klage in Reedereiangelegenheiten der bloße Name der Reederei nicht genügt, sondern die einzelnen Mitreeder zu benennen sind, zeigt auch der § 253 Ziff. 1. ZPO., wonach die Klage die Bezeichnung der Parteien enthalten muß. Die entgegengesetzte Meinung[2]) steht im Widerspruche zu § 253 Ziff. 1. ZPO. und führt vor allem zu Widersprüchen, sobald persönlich gehaftet wird, sobald es also auf die Person der Mitreeder ankommt; insbesondere dann, wenn Schiffsparten in der Zeit zwischen der Entstehung des Anspruchs und der Klageerhebung ihren Eigentümer wechseln. Welche wären dann die beklagten Mitreeder, die früheren oder die zur Zeit der Klageerhebung? Formell würde sich die Klage gegen die letzteren richten, materiell aber der Klageanspruch gegen die ersteren.[3]) Unzutreffend ist auch die Analogie des § 494 Abs. 1, die Lewis[4]) anführt. Denn der Korrespondentreeder kontrahiert stets nur für die gegenwärtigen Mitreeder, wenn er es namens der Reederei tut. Für die von uns vertretene Ansicht spricht auch der Wortlaut des § 508: „Die Mitreeder als solche können . . . vor dem Gerichte des Heimatshafens belangt werden".

Ebenso wie die Reederei nicht parteifähig ist, folgt, daß sie nicht konkursfähig sein kann. Ein selbständiges Konkursverfahren über das Vermögen einer Reederei kennt die Konkursordnung nicht.[5])

---

[1]) Vgl. S. 18.

[2]) Gierke: Gen. Theor. S. 359 Anm. 3; Cosack S. 709; Lehmann: Lehrb. S. 370 Anm. 3; Gareis-Fuchsberger S. 917; Brodmann § 493; ROHG. Bd. 7 S. 147; Bd. 8 S. 342 ff.; teilweise Lewis in E. IV S. 66

[3]) Schaps § 489 Anm. 13; Cosack S. 709.

[4]) Lewis in E. IV S. 66.

[5]) Lehmann: Lehrb. S. 374; Schaps § 489 Anm. 14; Gareis S. 733; Keyßner in Ztschr. f. d. ges. H. R. Bd. 43 S. 456; a. M.: Joerges S. 69; Seuffert: Konkursprozeßr. S. 72; Marx S. 21; Cosack S. 713 hält es für zweifelhaft.

Eine weitere Folge ist, daß der Korrespondentreeder auch nur Vertreter im Prozesse ist und als vertretene Partei sämtliche Mitreeder zu benennen sind.[1]) Die entgegengesetzte Meinung[2]) vertrüge sich auch nicht mit dem erwähnten § 253 Ziff. 1 ZPO. aus demselben Grunde wie oben und bei der Zwangsvollstreckung mit § 750 ZPO. Denn auch bei der Zwangsvollstreckung gegen die Mitreeder müßten diese nach § 750 ZPO. unbedingt genannt werden.

Desgleichen können Zustellungen im Reedereiprozesse an den Korrespondentreeder mit derselben rechtlichen Wirkung wie gegen die Mitreeder selbst nicht vorgenommen werden. Dagegen spricht nicht eine analoge Anwendung des § 173 ZPO., wie mehrfach behauptet wird. In § 173 ZPO. heißt es: „Die Zustellung erfolgt an den Generalbevollmächtigten, sowie in den durch den Betrieb eines Handelsgewerbes hervorgerufenen Rechtsstreitigkeiten an den Prokuristen mit gleicher Wirkung wie an die Partei selbst". Diese Bestimmung kann für den Korrespondentreeder nicht in Betracht kommen, da der Korrespondentreeder weder Generalbevollmächtigter noch Prokurist ist, sondern seinem Vollmachtsumfange nach zwischen Handlungsbevollmächtigten und Prokuristen steht.[3]) Seine Vollmacht ist ihrem Umfange nach kleiner als die des Prokuristen, aber größer als die des Handlungsbevollmächtigten. Denn die Handlungsvollmacht erstreckt sich auf Geschäfte und Rechtshandlungen, die der Betrieb eines „derartigen" Handlungsgewerbes „gewöhnlich" mit sich bringt,[4]) während die Prokura zu allen Geschäften und Rechtshandlungen ermächtigt, die der Betrieb „eines" Handelsgewerbes mit sich bringt.[5])

---

[1]) Ebenso Schaps § 493 Anm. 11; Wagner S. 204.

[2]) Lewis-Boyens I S. 258; Lewis in E. IV S. 66.

[3]) Ebenso RG. in Seuff. Arch. Bd. 36 S. 117: Mittelstein S. 193; Lewis I S. 74 Anm. 2. A. M.: Schaps § 493 Anm. 12; Wagner S. 204; Makower § 493 Anm. 2; Seuffert: ZPO. § 173 Nr. 1; RG. Bd. 1 S. 298 läßt die Frage offen.

[4]) § 54.

[5]) § 49.

Infolge unserer Auffassung der Reedereinatur ist eben Träger aller Rechte und Verbindlichkeiten nicht die Reederei als solche, sondern sind es die einzelnen Mitreeder.

Eine weitgehende Aufrechnungsmöglichkeit gewährt sodann die von uns vertretene Ansicht. Gegen Reedereiforderungen in ihrem ganzen Betrage kann der Schuldner, falls er persönlicher Reedereigläubiger ist, seine Forderung ohne weiteres, falls er dagegen Gläubiger eines Mitreeders ist, nur gegen eine der Schiffspart seines Schuldners entsprechende Quote aufrechnen. Unpersönliche Forderungen gegen die Reederei können nur gegen zum Schiff als solchem gehörende Ansprüche, z. B. gegen die Fracht, aufgerechnet werden, weil ein Anspruch auf Befriedigung nur aus dem Schiffe besteht. Gegen persönliche Reedereischulden kann jeder Mitreeder, soweit er allein oder mit allen Mitreedern zusammen in Anspruch genommen ist, sowohl die ihm zustehende Quote einer Reedereiforderung als seine Privatforderungen zur Kompensation bringen, ebenso gegen nicht persönliche Reedereischulden, jedoch ohne daß im letzteren Falle für den etwaigen Rest der Schuld die Haftung des ganzen Schiffes aufhört.[1])

Wir sehen damit, daß die Frage der rechtlichen Natur der Reederei doch nicht nur eine rein theoretische Streitfrage ist, sondern auch praktisch auf ihre Rechtsverhältnisse einschneidende Wirkungen ausübt.

Schluß.

Der Einfluß der neuesten Zeit auf die Reederei.

Der Einfluß des Krieges und des unglücklichen Friedensschlusses hat zur Folge, daß der Seehandel und damit die

[1]) Ebenso Schaps § 489 Anm. 15 ff.; A. M.: Wagner S. 215; Cosack S. 711.

Reedereien heutzutage nicht in Blüte stehen. Doch erhofft man wieder einen gewaltigen Aufschwung. Die Gesetzgebung hat dazu bereits geholfen durch das Gesetz über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte vom 7. November 1917, in dem von Reichswegen Beihilfen vorgesehen sind. Weiterhin ersehnt man aber noch eine Schadensersatzleistung von Seiten des Reiches für die an das Ausland abgelieferten Schiffe, und es ist anzunehmen, daß auch deren gesetzliche Regelung nicht versagt bleibt. Ich glaube danach wohl damit rechnen zu können, daß die Reedereien und die Anwendung ihres Rechtes ihre Bedeutung wiedererlangen werden.

Lebenslauf.

Ich bin geboren am 31. März 1893 in Halle a. S. als Sohn des verstorbenen Oberbibliothekars Professor Dr. Ernst Roth und seiner Ehefrau Helene, geb. Kühtz. Ich bin preußischer Staatsangehöriger und evangelischen Glaubens. Meine Schulzeit verbrachte ich an dem Stadtgymnasium in Halle a. S., das ich Ostern 1911 mit dem Reifezeugnis verließ. Ich studierte drei Semester in Freiburg i. Br. und vier Semester in Halle a. S. Rechtswissenschaft und bestand am 5. August 1914 in Naumburg a. S. die erste juristische Staatsprüfung.

Sodann trat ich am 9. August 1914 als Kriegsfreiwilliger in das Heer ein und war vom Mai 1915 an ununterbrochen im Felde. Am 16. Februar 1919 bin ich als Leutnant der Reserve aus dem Heeresdienste entlassen. Seit 8. Februar 1919 bin ich als Referendar am Amtsgericht in Delitzsch und am Landgericht in Halle a. S. beschäftigt. Das examen rigorosum bestand ich am 11. Dezember 1919.